LITORALPRESS

Fecha: 29-05-2025
Medio: El Mercurio
Supl. : El Mercurio - Cuerpo B
Tipo: Noticia general
Título: Tren a Valparaíso y desaladora en Coquimbo: el difícil avance de los anuncios “estrella” del Gobierno

Pág. : 1
Cm2: 693,1
VPE: $ 9.103.934

Tiraje: 126.654
Lectoría: 320.543
Favorabilidad: No Definida

En sus cuentas públicas, el Presidente Boric ha destacado estas iniciativas que se impulsan vía concesiones

Tren a Valparaíso y desaladora en Coquimbo: el difícil avance de los anuncios “estrella” del Gobierno

Respecto del proyecto hídrico del norte, el MOP aplazaría las fechas de recepción de ofertas y la obra recién estaría funcionando en 2029. El ferrocarril tiene programado el llamado a licitación en 2026, aunque aún está pendiente un estudio clave de 15 meses.

MARCO GUTIÉRREZ V.

Dentro de los diversos anuncios en infraestructura del Presidente Gabriel Boric en sus tres cuentas públicas ya realizadas, el desarrollo del proyecto ferroviario entre Valparaíso y Santiago estuvo presente en todos sus discursos.

Otra iniciativa que el mandatario incluyó en su alocución de 2024 fue la licitación de una desaladora para la Región de Coquimbo, obra que ya había anunciado a inicios de ese año en una visita a esa zona.

Aún se ve lejana la construcción de estas dos emblemáticas obras que se realizarían a través del sistema de concesiones de obras públicas. Sin embargo, pese al complicado avance que han tenido estos proyectos, registran ciertos progresos.

El ferrocarril

El mandatario resaltó el plan ferroviario entre Santiago y Valparaíso en su primera Cuenta Pública, de 2022. “Le he pedido a nuestro ministro de Transportes que comencemos a trabajar para hacer realidad un sueño anhelado hace mucho tiempo y del cual ya se han escrito muchos proyectos, no más diagnóstico y empecemos a trabajar en serio para el tren que va a unir a Valparaíso y Santiago”, señaló en esa ocasión.

Luego, el 10 de enero de 2023, en la estación de trenes de Limache, el Presidente dio a conocer un plan que desestimó dos iniciativas privadas de tren rápido declaradas de interés público en 2019, bajo el gobierno de Sebastián Piñera, que se tramitaban en el Ministerio de Obras Públicas (MOP) para su licitación. Ahí, el Ejecutivo optó por concesionar el ferrocarril en un proceso liderado por OO.PP.

El tren a Valparaíso contempla una inversión global de US$ 3.820 millones, con una primera fase de US$ 1.320 millones. Recién a inicios de mayo de 2025, el MOP informó que el Consorcio WSP-Ineco presentó la mejor oferta para adjudicarse el desarrollo del Estudio Integral del Proyecto Tren Valparaíso-Santiago. Ello, luego de un primera licitación fallida de dicho trabajo, que fue declarada desierta en agosto de 2024.

El MOP, que está trabajando en este tema en una consultoría con el BID, tiene programado el llamado a licitación del tren para 2026. En el Ejecutivo han afirmado que eso sería antes del fin de la actual administración. Sin embargo, la ejecución del estudio integral —que considera un presupuesto de $15.271 millones— tardaría unos 15 meses, por lo que este contenido relevante para el proceso se conocería recién en el segundo semestre de 2026, cuando otro gobierno ya haya asumido en La Moneda.

RIESGOS

Una eventual consulta indígena retrasaría los plazos del desarrollo de la desaladora en Coquimbo, admiten en el MOP.

Carlos Cruz, director ejecutivo del Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI), estima que el tren a Valparaíso “es muy necesario” y valora la intención de avanzar en este plan vía concesiones, que permitiría integrar territorios entre ambas regiones.

Cruz señala que es importante que el estudio integral “salga bien” y responda a los intereses de Ferrocarriles del Estado y el MOP. Estima que “difícilmente se puede llamar a una licitación sin ese estudio, porque los proponentes deben trabajar sobre la base de temas conocidos”.

El exministro de OO.PP. espera que se pueda anticipar la ejecución del estudio para incorporar su información en las bases de licitación. Comenta que “si bien el tren se va a construir sobre una faja existente, no me haría mucha ilusión con que se licite el próximo año. Hay que hacerlo bien”.

Agrega que otro problema que puede surgir es el reclamo de la titularidad de los terrenos del trazado del tren, que realizarían comunidades originarias. De todos modos, sostiene que este es un proyecto que debe continuar la próxima administración.

Nueva fuente de agua

En cuanto a la desaladora para la Región de Coquimbo —una de las más afectadas por la sequía—, su llamado a licitación se realizó el 31 de diciembre pasado. Así, al filo del plazo, el Gobierno cumplió con la promesa realizada por el Presidente Boric en su Cuenta Pública de 2024, cuando señaló que “cumpliré el compromiso que adquirí con la Región de Coquimbo. El segundo semestre del 2024 licitaremos una planta desaladora para La Serena y Coquimbo, que va a beneficiar a medio millón de personas”.

El MOP tiene fijado para el próximo 10 de julio la recepción de ofertas para la desaladora —de US$ 318 millones–, y la apertura para el 21 de agosto. Sin embargo, ayer, en la comisión de Obras Públicas del Senado, el director general (s) de Concesiones del MOP, Claudio Soto, señaló que esas fechas podrían aplazarse en dos meses, debido a la solicitud de empresas interesadas y para asegurar así la presentación de mayor cantidad de ofertas.

Un total de 43 firmas chilenas (entre ellas, Colbún) y extranjeras han adquirido las bases de licitación, según información de Concesiones. La adjudicación se prevé para el cuarto trimestre de 2025, el inicio de la construcción en el segundo semestre de 2026 y la puesta en servicio de la primera etapa para 2029. Esto, si no surge el riesgo de que se active una consulta indígena, advirtió ayer Soto.

El proceso de evaluación del Estudio de Impacto Ambiental (EIA) de la desaladora de Coquimbo se encuentra suspendido a petición de la Dirección General de Concesiones (DGC), que pidió más tiempo, hasta el 29 de agosto, para responder el Informe Consolidado N° 1.

Preocupación

Alberto Kresse, presidente de la Asociación Chilena de Desalación y Reúso (Acades), afirma que han seguido de cerca este proyecto y esperan que la “licitación sea exitosa”. Indicó que pese a los avances que ha tenido la DGC en el desarrollo de la iniciativa, “el camino no se ve fácil, porque los plazos son muy ajustados, existen importantes incertidumbres en torno a la evaluación ambiental y se establecen condiciones que no facilitan el aprovechamiento total de la capacidad que será instalada”.

Kresse añade que “estamos preocupados porque hay materias e inquietudes que se han presentado como observaciones en el marco de la licitación, que aún no han sido abordadas en las aclaraciones, siendo la más importante la fecha de presentación de las ofertas, que no cuadra con los plazos de estructuración de los modelos, y que podría incidir en el número de participantes”.

La planta y trazado de conducción del agua

La instalación producirá 1.200 litros por segundo. Considera un estanque de 8.000 m3 y un sistema de conducción de 21 km.

Fuente MOP — EL MERCURIO

Los tramos que considera el proyecto ferroviario entre Santiago y Valparaíso

El tren considera una inversión total de US$ 3.820 millones.

Fuente MOP y bases de licitación de consultoría. — EL MERCURIO